

## **Kære Transportminister og Medlemmer af Folketingets Trafikudvalg**

### **Baggrund – Metro Cityringen**

Denne direkte henvendelse er et forsøg på at sikre at beslutningen af Metro Cityringen hviler på det rette beslutningsgrundlag. Aktuelt synes der at være overset helt grundlæggende trafikpolitiske forhold, fx vælger man en meget dyr Metro-løsning med tilhørende linjeføring, som i de tilhørende rapporter vurderes at være uden betydning for bilpendlingen til København. Et forhold som er i umiddelbar modstrid med de daglige radiomeldinger om bilkøer på samtlige indfaldsveje til København. Her kan henvises til tidligere offentlige debatter om det ønskelige i at tilstræbe de samfundsmæssigt optimale trafikløsninger – frem for at forfølge snævre lokalpolitiske mål.

En velfungerende Metro Cityring i København kunne betyde at en del af disse pendlere valgte offentlig transport frem for bilen. Den aktuelle forhandling om Metrolinjeføring synes snarest at foregå som del af den kommunale valgkamp og samtidigt i en form for politisk dødvande, nemlig på et tidspunkt hvor de kommende regioner endnu ikke kan fremsætte deres holdning og ønsker – herunder også ønskerne fra brugerne i Københavns forstæder og resten af Sjælland. Disse borgere skal jo som brugere også bidrage til at finansiere den fremtidige drift af Metroen.

Via denne henvendelse ønskes Transportministeriets (og Folketingets) stillingtagen til en række forhold, så det sikres at disse aspekter er del af grundlaget for beslutningen om linjeføringen. Denne henvendelse er desuden sendt i kopi til repræsentanter for nogle berørte brugergrupper.

### **De to forslag til linjeføring på Østerbro**

I forbindelse med beslutningsprocessen for Metro Cityringen har der været foreslået to forskellige linjeføringer, nemlig en oprindeligt foreslået linjeføring forbi Rigshospitalet hhv. en alternativ linjeføring foreslået af Københavns Kommune forbi Poul Henningsens Plads (krydset Østerbrogade/Jagtvej) (se [bilag 1](#)). I oktober 2004 valgte Transportministeriet i sit forslag uden nærmere offentlig debat åbenbart at satse på linjeføringen foreslået af Københavns Kommune. Dette forslag forekom baseret udelukkende på de forventede passagertal. Siden er der fra København Kommune fx foreslået ændrede parkeringsregler, hvilket umiddelbart ændrer grundlaget for de forventede passagertal. Endvidere har forskellene mellem forventede og aktuelle passagertal for Metroen tydeligt vist at beregninger af fremtidige passagertal er vanskeligt og behæftet med stor usikkerhed.

Endvidere synes valget af linjeføring udelukkende at være en diskussion mellem Københavns og Frederiksberg kommuner. Men baseret på erfaringer som daglig pendler til Rigshospitalet behøves en offentlig diskussion af linjeføringen på Østerbro vurderet ud fra et overordnet regionalt trafikperspektiv. Metro Cityringen skal også bruges af borgere fra resten af Storkøbenhavn og Sjælland, fx ved pendling til området med de store offentlige institutioner på Østerbro/Nørrebro eller af de ambulante patienter og pårørende til Rigshospitalet.

Hvordan inddrages disse borgere i beslutningsprocessen, og hvilken offentlig myndighed varetager ønskerne fra disse brugere? Er det kommunerne, HUR, Transportministeriet eller de kommende regioner? Og hvordan vægtes de ambulante patienters transportbehov?

### **Forventede passagertal – grundlag og estimater**

I udredningsrapporterne angives en række forventede passagertal, men der er kun anført nogle gennemsnitlige slutværdier, der dækker over betydelig variation og usikkerhed, jævnfør den betydelige forskel mellem forventede og reelle passagertal for den eksisterende Metro. Når man åbenbart foretager et valg af linjeføring baseret på disse forventninger til passagertal, så må grundlaget og usikkerhederne også lægges åbent frem (offentlig aktindsigt).

Herefter anføres som punkt a) – e) eksempler på en række forhold, som enten har ændret sig eller ikke er klart angivet at være inkluderet ved udarbejdelsen af passagertallene til rapporterne.

- a) Københavns Kommune har et aktuelt forslag om at ændre parkeringsreglerne i Københavns brokvarterer via parkometeropkrævning af parkeringsafgift. Umiddelbart må konsekvensen forventes at blive mindsket bilpendling vil de store arbejdspladser og derfor øget brug af kollektiv transport. Allerede på dette grundlag er det nødvendigt at revurdere de trafiktal som ligger til grund for linjeføringen på Østerbro.
- b) Placeringen af Rigshospitalet, De Gamles By og diverse institutter ved Københavns Universitet med langt til nærmeste station betyder at der foregår en betydelig pendling med cykel (eller bus) ind til Nørreport, Østerport og København H. Sådant kombineret cykel- og togpendling er meget vanskeligt at estimere – ikke mindst når der skal vurderes overflytning af trafik til Metroen. I hvilket omfang er denne kombinationstransport inkluderet i rapporternes trafiktal?
- c) Et meget stort antal pendlere benytter cykel en del af året, men kan forventes især i perioder med dårligt vejr (især efterår og vinter) at vælge Metro i stedet. De angivne gennemsnitlige passagertal dækker således over en betydelig sæsonvariation. Hvordan er sådanne variationer indeholdt i gennemsnitstallene?
- d) Pendlingen fra de ansatte til Rigshospitalet og De Gamles By sker hele døgnet rundt. Har man ved estimer af passagertal husket at inkludere trafikken fra aften- og nattehold?
- e) Der er til Rigshospitalet (med landdelsfunktioner) en betydelig transport af patienter og pårørende. De kommer typisk med enten offentlig bus, sygetransport, patientbus eller privatbil. Hvordan er sådanne patienters transport indregnet i beslutningsprocessen? Det kan forventes at en del af den ambulante patienttrafik kan overflyttes til en Metro, hvis Metrostationen ligger tæt ved Rigshospitalet og fx giver direkte forbindelse til København H. Mange af hospitalets ambulante patienter er ganske mobile og ønsker ikke at vente unødigt længe på returtransport, hvilket ellers er et problem.

## **Bilpendling**

Det angives i rapporterne omkring Metro Cityringen at den ikke vil give nævneværdig reduktion af bilpendlingen. En væsentlig årsag hertil er, som vist på side 7 i den udvidede rapport (se [bilag 2](#)), at Metro Cityringen føres udenom alle de store arbejdspladser på Nørrebro og Østerbro, fx Rigshospitalet, Panum Instituttet, De Gamles By, August Krogh Instituttet og H. C. Ørsted Instituttet. Når disse arbejdspladser ikke afhjælpes trafikalt, så må bilpendlingen dertil fra hele Hovedstadsområdet (og Sjælland) forventes uændret. Ved fastlæggelsen af linjeføringen skal det hermed foreslås at en reduktion af bilpendlingen vægtes sammen med passagertallene. Netop biltrafikken på Lyngbyvej, Nørre Allé og Tagensvej er særdeles problematisk på Nørrebro og Østerbro, så enhver afhjælpning af bilpendling til området bør have høj prioritet vurderet ud fra regional trafikpolitik.

## **Aflastning af Nørreport Station og tilhørende busruter?**

Ved fastlæggelsen af Metrolinjeføringen mangler inddragelse af mulig aflastning af landets travleste station: Nørreport Station. Aktuelt er der uden sidestykke i København særdeles intens passagertransport via bus og cykel i myldretiderne til og fra Nørreport Station til de omtalte arbejdspladser og institutioner. Konsekvenserne for Nørreport og de tilhørende busruter af de forskellige linjeføringer på Østerbro bør analyseres nærmere, idet Metro Cityringen giver mulighed for en trafikalt ”sidegevinst” med reduktion af det aktuelle cykel- og buskaos. En Metro-rute direkte til Rigshospitalet/Panum vil desuden kunne frigøre driftsmidler gennem nedlæggelse af buskapacitet, som baseres på den store spidsbelastning på strækningen i myldretiderne.

## **Fredrik Bajers Plads – et muligt alternativ til Rigshospitalet og Nørre Fælled hhv. Vibenshus Runddel eller en ekstra station mellem Nørrebro og Forum?**

I det oprindelige linjeføringsforslag er Metro-stationen ved Rigshospitalet placeret umiddelbart ud for hovedindgangen på Blegdamsvej. Derved sker et vist overlap for passageroplandet med stationen ved Trianglen. Stationen kunne indenfor den oprindelige linjeføring alternativt placeres i Amorparken langs Nørre Allé fx nær Fredrik Bajers Plads, der pendlermæssigt er meget vigtigere end fx Vibenshus Runddel. Derved fås en langt bedre dækning af området (se [bilag 2](#)), så stationen umiddelbart kan bruges af Rigshospitalet (via en sideindgang) og en række af uddannelsesinstitutionerne (Panum, August Krogh, H. C. Ørsted Institutterne hhv. Farmaceutisk Universitet) og desuden De Gamles By. Ved arrangementer i Parken kan en sådan Metrostation ligeledes afhjælpe qua stierne gennem Fælledparken.

En sådan stationsplacering med 2-3 udgange ville måske kunne erstatte to af stationerne i den oprindelige linjeføring (nemlig Rigshospitalet og Nørre Fælled) med deraf følgende besparelse i anlægsudgifter. I den alternative linjeføring kunne Fredrik Bajers Plads måske erstatte Vibenshus Runddel?

Slutteligt og måske den bedste løsning kan en station ved Fredrik Bajers Plads ved linjeføring videre via Forum indføres mellem Nørrebros Runddel og Stengade (se [bilag 2](#)). Linjeføringen via Forum er vist den foretrukne af Københavns Kommune. Ved at inkludere denne stationsplacering bemærkes det at der fås en næsten perfekt dækning for Metro Cityringen af Nørrebro og Østerbro.

Der opfordres derfor til at der foretages og suppleres med en beregning af passagertal og andre driftsmæssige konsekvenser ved en Metro-station med denne placering.

## **Alternative trafikale planer for Rigshospitalet og Københavns Universitet?**

Såfremt en linjeføring udenom området ved Rigshospitalet fastholdes, så opfordres Transportministeriet (og medlemmerne i Trafikudvalget) til at angive bud på fremtidige løsninger for de trafikale problemer for såvel landets største hospital og vel Københavns største arbejdsplads som for de andre nævnte store arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner. Paradoksalt vil de være blandt de få steder i Københavns Kommune som ligger mere end 600 m fra en station (se [bilag 2](#)), hvilket er i modstrid med alle principper om stationsnærhed. Faktisk er dette en efterlysning af en samlet overordnet plan for den offentlige trafik i Storkøbenhavn, så der bliver mulighed for god offentlig transport mellem borgernes bopæl og arbejdsplads – også ved de store offentlige arbejdspladser.

Frem for blot at fastlægge Metroen ud fra skønnede passagertal med betydelig usikkerhed, så opfordres Ministeren og Medlemmerne af Trafikudvalget til selv at opleve, hvordan pendlingstrafikken i myldretiderne forløber til og fra Nørreport Station og Rigshospitalet/Panum Institutet, dvs. i tidsrummene 7 og 9 om morgenen hhv. mellem 15 og 17 om eftermiddagen.

Jeg ser frem til svar på nogle af de fremførte problemområder, ligesom jeg håber at dette indlæg giver anledning til eftertanke. Naturligvis står jeg (og givetvis diverse repræsentanter for medarbejdere eller patienter) til rådighed for yderligere uddybning eller fremmøde.

Med venlig hilsen

Svend Høime Hansen  
Rødovrevej 222D sttv  
2610 Rødovre  
Mail: [shhansen@rh.dk](mailto:shhansen@rh.dk)

Kopi af henvendelsen er sendt til følgende centrale medarbejderrepræsentanter:

Lis Heidemann (Rigshospitalet)

Susanne Johansen (De Gamles By)

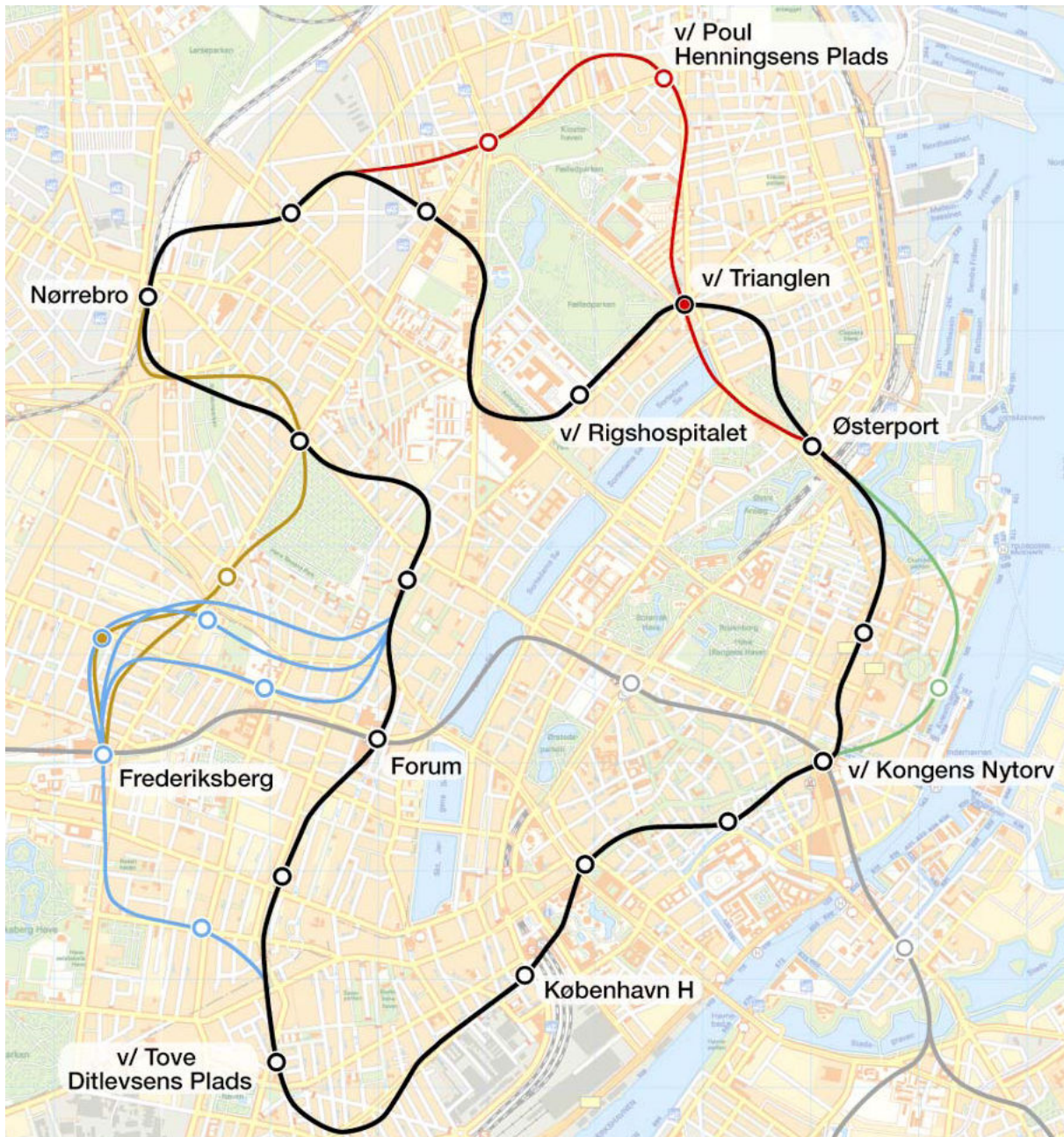
Ingrid Kryhlmand (Panum instituttet)

Kopi til Nyreforeningen som interessegruppe for ambulante patienter til Rigshospitalet:

Karsten Meisel, Sortebrovej 11, 5690 Tommerup. Tlf. 29661464. Mail: nyrekbhfrb@hotmail.com

## Bilag 1: Oversigt over de undersøgte linjeføringer

Figur fra forsiden af ”Udredning om Cityringen Midtvejsrapport - Resume af screeningsfasen”, januar 2004. De to linjeføringer på Østerbro rundt om Fælledparken bemærkes.



## Bilag 2: Fredrik Bajers Plads og stationsnærhedsprincippet

Modificeret figur 3 fra side 7 i ”Resumérapport: Udredning om Cityringen, maj 2005”.  
Metro Cityringen er angivet med linjeføring på Østerbro via Poul Henningsens Plads.

Med en grøn cirkel er omtrentligt angivet dækningen af en station placeret på Fredrik Bajers Plads. En sådan station vil kunne dække de store offentlige arbejdspladser som fx Panum Institutet, Rigshospitalet og De gamles by. Ellers vil de ligge i det tiloversblevne dårligst dækkede område.

Stationen vil ved linjeføring videre over Forum formentligt kunne inkluderes på strækningen mellem Nørrebros Runddel og Stengade (angivet med 2 grønne pile). Alternativt kunne den måske erstatte Vibenshus Runddel, der har betydeligt lavere pendlermæssig betydning (også ifølge de estimerede passagertal. Den ekstra station på linjeføringen via Forum medfører at der næsten bliver perfekt dækning af hele området mht. stationsnærhed.

Figur 3.  
Områder i de tætteste bydele,  
der ligger mindre end 600 m i  
luftlinieafstand fra en station  
efter etablering af en Cityring  
over Forum. Opland til andre  
baner end Cityringen er gråtonet.

